Aplauze la scenă deschisă

Zilele trecute am avut revelația gimnasticii și a tinereții. La Cluj „Cupa speranțelor olimpice" mi-a redezvăluit frumusețile acestui sport atît de greu de diferențiat, uneori, de artă.

Intr-adevăr, la o înaltă măiestrie — devin artă pozițiile inițial statice, sculpturale și zvîcnirile balansate pe bara de oțel cu vibrații prelungi de arcuri și logodna efemeră cu inelele în balans și elanurile concentrate, urmate de zboruri prelungi și torentul de măiastre figuri rulate pe gazonul de pluș.

Fără îndoială că la o pregătire desăvîrșită se transformă în artă tot acest fluid de mișcări unghiulare, de balansuri, rotații, echere, spirale și curbe, toată această spațială geometrie umană scăldată în ample acorduri sublime: Ceaikovski, Enescu, Chopin.

Dar gimnastica, diamant prețios, strălucește numai cînd e șlefuit de ajuns, în sute, în mii de ore de trudă, cu prețul palmelor sîngerînde și al repetărilor implacabile, infinite.

E explicabilă atunci bucuria antrenorului și sportivului, această dualitate de nedespărțit, la auzul aplauzelor care răsplătesc efortul lor comun. Aceste aplauze au izbucnit în timpul și după execuțiile tinerilor gimnaști din zece țări. Gimnaștii din R.P.D. Coreeană, R.D.G. și U.R.S.S., sau gimnastele din U.R.S.S. și R.D.G., se anunță de pe acum candidați serioși la medaliile olimpice din 1972.

Valoarea înaltă a elementelor și dezinvoltura în execuție au făcut ca acești mici artiști să fie aplaudați la scenă deschisă, așa cum era ovaționat copilul minune Mozart, cînd se așeza la pian. Izbucnirea caldă, spontană a tribunelor este arbitrajul cel mai sever, aprecierea cea mai competentă, sentința absolută, obiectivă, ce nu poate fi comparată nici măcar cu deciziile, perfecte dar reci, ale unei complicate aparaturi electronice.

De fapt la acest concurs, organizarea ireproșabilă, anturajul, ambianța, rezultatele, totul a fost de natură să entuziasmeze și să stîrnească ovații.

Tot la Cluj, tinerii tenismani ai țării încîntă publicul prin jocul lor tehnic și rafinat. Speranțele fotbalului nostru ne fac să ne gîndim cu speranță la un „mîine" al acestui sport.

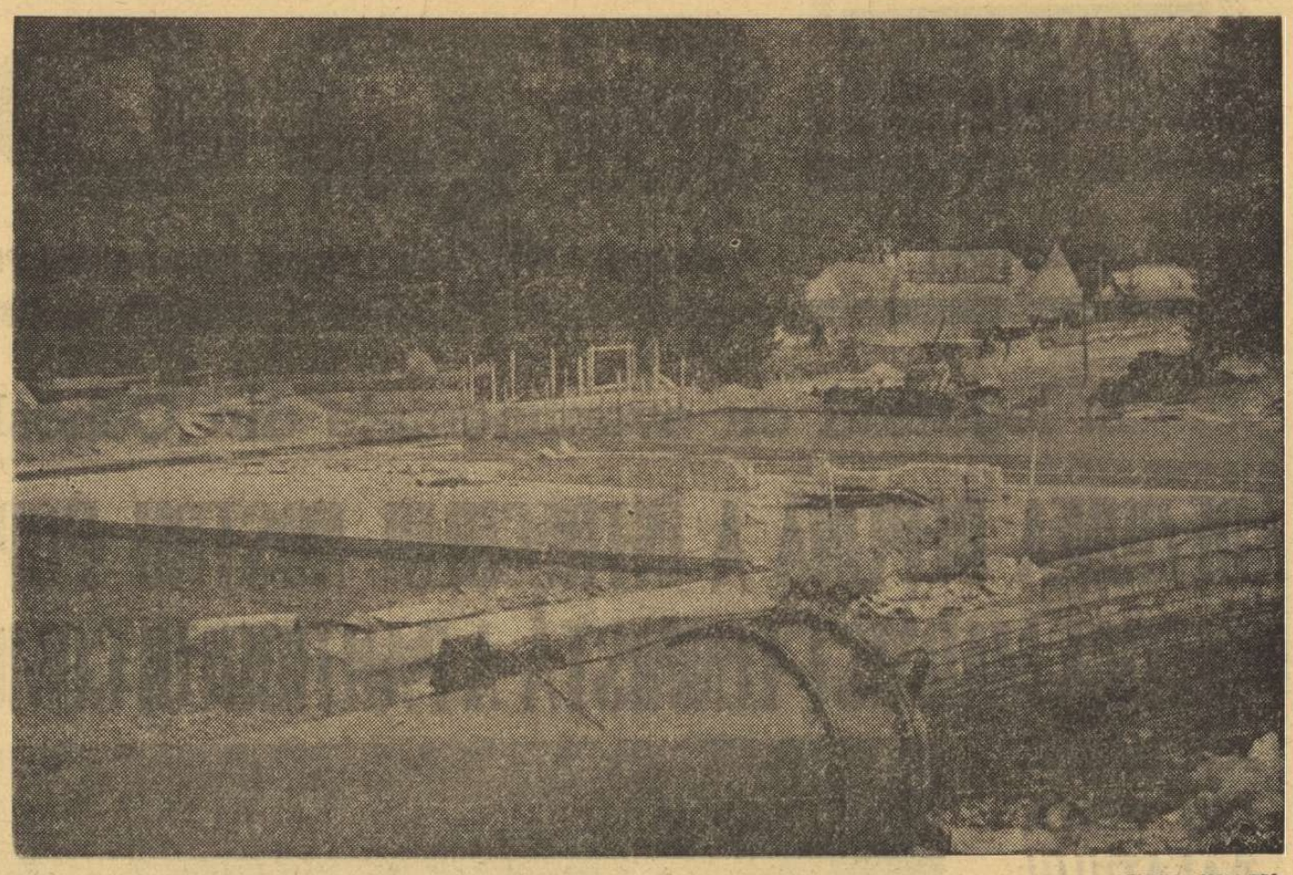
Tinerii înotători spulberă recorduri și fac concurență serioasă maturilor, atleții juniori bat la porțile consacrării. Sînt simptome tonice, încurajatoare. Iată că tinerețea e capabilă uneori să treacă peste crizele vîrstei, peste mania excentricităților și a penibilelor manifestări de pletoșenie și barbă-„hippy".

Este o garanție a marilor posibilități a acestei tinereți pe care o aplaudăm din toată inima, la scenă deschisă.

Dorin ALMAȘAN

NOII CAMPIONI DE TIR AI CAPITALEI

Întrecerile de tir contînd pentru campionatul Capitalei s-au încheiat cu următoarele rezultate: armă liberă calibru redus culcat 60 f. băieți: 1. L. Cristescu (Steaua) 587 p., 2. T. Coldea (Steaua) 586 p., 3. R. Weinerich (Arhitectura) 581 p; armă standard culcat 60 f. fete: 1. Ana Goreti (Olimpia) 589 p., 2. Iuliana Herlea (Metalul) 572 p., 3. Melania Radu (Steaua) 563 p; pistol liber 60 f.: 1. L. Giușcă (Construcții) 545 p., 2. A. Gered (Steaua) 542 p., 3. I. Pieptea (Olimpia) 540 p; armă liberă calibru redus 3x400 f.: 1. P. Șandor (Steaua) 1135 p. (393+380+362), 2. T. Ciulu (Steaua) 1126 p. (391+377+358), 3. T. Coldea 1115 p. (392+377+346); pistol viteză 60 f.: 1. M. Dumitriu (Steaua) 590 p., 2. L. Giușcă 587 p., 3. D. Țintea (Steaua) 580 p.; skeet (100): 1. E. Motolici (șc. sp. 1) 87 t. (după baraj: 25 t.), 2. S. Diaconu (sc. sp. 1) 87 t. (după baraj: 21 t.), 3. N. Vlădoiu (Steaua) 80 t.; armă standard 3x20 f. fete: 1. Ana Goreti 552 p., 2. Iuliana Herlea 533 p., 3. Adriana Georgescu 528 p; armă standard 3x20 f. băieți: 1. P. Șandor 566 p., 2. T. Coldea 554 p., 3. L. Cristescu 553 p; pistol calibru mare 30+30 f.: 1. L. Giușcă 586 p., 2. M. Dumitriu 583 p., 3. I. Tripșa 577 p.; talere (100): 1. V. Calomfirescu (Steaua) 89 t. (după baraj: 23 t.), 2. I. Stănescu (Steaua) 89 t. (după baraj: 21 t.), 3. G. Suditu (Steaua) 86 t.



Pe șantierul viitorului patinoar artificial din Poiana Brașov — Foto: AUREL NEAGU

POIANA BRAȘOV DEVINE O STAȚIUNE MODERNĂ A SPORTURILOR DE IARNĂ

● În construcție — un patinoar artificial ● Se amenajează mijloace rapide de urcat pe pîrtii ● Nici sporturile de vară n-au fost uitate

Cu aproape două decenii în urmă, drumul abrupt și colbuit ce pornea de la Pietrele lui Solomon și ducea la poiana de sub poala Postăvarului era ceva mai animat doar în duminicile însorite, cînd brașovenii, în obișnuitul lor exod de sfîrșit de săptămînă, o porneau „per pedes" spre pajiștile cu iarbă deasă și aer pur din acest încîntător colț de natură.

Reconsiderată prin sport, Poiana Brașov a intrat în circuitul turismului nostru, devenind azi o stațiune căutată cu insistență, atît de amatorii de excursii din țară, cît și de cei de peste hotare. An de an, amenajări tot mai numeroase au transformat Poiana Brașovului — fără a-i altera cu nimic farmecul natural — într-o așezare montană dintre cele mai moderne. Spre satisfacția noastră, trecerea anilor și spectaculoasele înnoiri ulterioare n-au estompat caracterul sportiv al acestei stațiuni. Dimpotrivă...

Acest lucru este probat de variatele întreceri sportive ce se desfășoară aci (cu precădere iarna — Poiana fiind din acest punct de vedere polul activității în schi). Așa încît, considerăm foarte util să informăm pe cititorii noștri cu perspectivele sportive și extrasportive ale acestei așezări alpestre. Pentru aceasta nu ne-am adresat deocamdată unui for de specialitate, ci Trustului Carpați, care nu uită că sportul (iarna sau vara) este, de fapt, complementul turismului.

Ne-a răspuns cu amabilitate la întrebări tov. Gh. Măzgăreanu, director comercial al Trustului Carpați, vechi colaborator al redacției noastre și un sincer prieten al sportului.

— După cîte știm, preocuparea pentru sport nu este de o dată recentă în întreprinderea dv.

— Da, noi apreciem de multă vreme că vacanțele obișnuite sînt propice pentru o vie activitate sportivă. O dovadă că lucrurile stau așa sînt cei 70 000 lei pe care-i realizăm anual din închirierea materialului și echipamentului sportiv. Dar din anul 1967, adică de atunci cînd întreprinderea noastră a fost preluată de O.N.T., preocuparea față de sport a crescut considerabil.

— Vă rog să ne spuneți mai precis cum se materializează această preocupare...

— Cu plăcere. De pildă, în construcțiile sportive pe care le realizăm din fondurile noastre. Este vorba de un patinoar artificial cu dimensiuni regulamentare pentru jocul de hochei (60 m/30 m) și cu gradene pentru 3000 de spectatori, care va fi dat în folosință în trimestrul IV al acestui an. Dorim, și avem speranța, că această năzuință va prinde viață într-un viitor foarte apropiat, să acoperim acest patinoar artificial. Rețineți, apoi, că vom amenaja în curînd două terenuri de tenis, în spațiul dintre hotelul „Sport" și restaurantul „Capra Neagră", un teren de mini-golf cu 18 figuri complete și, în plus, studiem construirea unui bazin de înot, ce va fi amplasat nu departe de noul patinoar artificial, în apropierea stadionului. De asemenea, vom ridica anul viitor o popicărie modernă, dotată cu instalații automate, chiar în apropierea marelui hotel „Sport".

— Se poate spune, deci, că Poiana Brașov va căpăta o pondere deosebită pe harta sportivă a țării noastre.

— Nu încape îndoială. Cu singura observație că această stațiune își va păstra și în viitor rolul de centru al sporturilor de iarnă. Ne vom ocupa mai mult ca pînă în prezent de reamenajarea pîrtiilor de schi și, în mod deosebit, de modernizarea și înmulțirea mijloacelor mecanice de urcat. Astfel, paralel cu telescaunul existent pe Postăvarul, vom construi un teleferic modern, cu cabine pentru 40 de persoane, care va putea transporta 350 de oameni pe oră pînă sub vîrful Cristian. Acest nou teleferic, proiectat de I.S.P.F. București, în colaborare cu firma Fanfani din Milano, va avea o lungime de 2431 m și o diferență de nivel de 686 m, fiind susținut numai pe trei stîlpi. La punctul lui de plecare, situat în aceeași zonă unde există stația telescaunului actual, se vor construi două hoteluri, fiecare cu cîte 200 de locuri, braserie și restaurant. Mai pot să amintesc, pentru că tot sîntem la acest capitol, că și la Predeal, alături de telescaunul ce funcționează pe pîrtia Clăbucet, se va mai realiza încă o astfel de instalație ce va fi dată în folosință la sfîrșitul acestui an.

— Și turismul?

— În această privință, vă spun doar atît: veniți anul viitor în Poiana sau chiar la Brașov, unde vom construi un teleferic ce va transporta 400 de persoane pe oră tocmai sus, pe șaua Tîmpei, și veți putea atunci scrie nu doar despre proiecte, ci despre realizări ce sperăm că vor contribui la o amplificare a turismului, sub toate formele lui.

Am acceptat cu plăcere o asemenea invitație, căreia îi vor da curs — credem — și numeroși amatori de turism.

Călin ANTONESCU

PRIMUL AUTOTURISM ROMÂNESC LA DRUM!

(Urmare din pag. 1)

strîns, încă o piesă adăugată, și lanțul cu avans implacabil continuă progresia spre opera finită. Cuve, cuptoare, uscătorii, vopsitorii se înșiruie în întîmpinarea părților componente, a subansamblelor. Mecanici și tapițeri, electricieni și motoriști, în nemișcare aparentă (ceea ce dă o formidabilă impresie de ordine și calm), giugiulesc cu gesturi materne creatura inertă de-a lungul celor 1500 de metri ai liniilor de montaj. Geneza e rapidă și ar trebui să dea, teoretic, la mai puțin de 8 minute un produs finit.

La capătul drumului, se află într-adevăr minunea așteptată. Alb, bej, roșu sau albastru (în viitor și verde și negru), autoturismul se emancipează, scapă de sub controlul creatorilor, se așează pe picioare proprii și-și ia avînt, cu o precoce maturitate, spre pista independenței sale, pista de încercări. Șoferi indeminatici se conving de siguranța primilor pași ai noului născut. Directorul tehnic, ing. Gh. Zotta, visează de pe acum la un corp calificat de piloți-eseiori, în genul lui Petre Cristea, formați din tinerii ingineri de specialitate, talentați și cu aptitudini sportive, care, întîi pe modesta pistă de beton (de 800 de metri a uzinei, iar mai apoi pe viitorul poligon de încercări de la Brașov), să stabilească și să depisteze calitățile și slăbiciunile mașinilor. Poate dintre aceștia să se ivească membrii unei secții de competiții a uzinei (sugestie ce ne aparține).

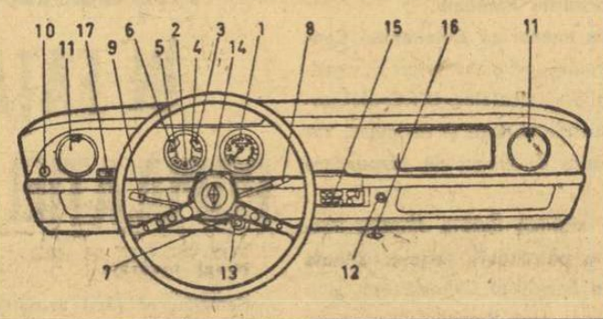
Să ne întoarcem însă la obiectul principal al reportajului nostru, care este primul autoturism fabricat în România *și care poartă numele simbolic:* „Dacia 1100", *imprimat pe o plăcuță metalică. Am stat la volanul elegantei mașini, cu o mîndrie nedisimulată. Doar cu o zi înainte, cu prilejul vizitei conducătorilor de partid și de stat, după tăierea panglicii inaugurale, tovarășul* Nicolae Ceaușescu *spunea:* „Începerea fabricației de automobile marchează un pas important înainte de ordin calitativ, în activitatea minunatului nostru corp de ingineri, muncitori și tehnicieni din industria constructoare de mașini". *Motiv de mîndrie este și faptul că noul autoturism românesc va folosi piese, carburanți și lubrifianți românești: bujii Triumf, benzină PECO de 90 de octane, ulei de vară SR 211, anvelope Victoria (în curînd cu carcasă radială) etc.*

Am văzut la primele ei demarajuri „Dacia 1100". Pe fața laterală a mașinii sînt trecute inițialele noii fabrici, semn solemn și de orgoliu măsurat: U.A.P., *marca unui nou produs românesc. Pe butonul central al volanului, stema miniaturală a municipiului Pitești, ca un discret dar meritat omagiu pentru oamenii muncii argeșeni care ne-au făcut darul sublim al tehnicii înaintate. Am văzut toate acestea, dar nu trebuie să ne invidiați. Mîine, printre splendidele șuvoaie de manifestanți la sărbătoarea națională, anvelopele noilor mașini (41 la București, 25 la Pitești) vor lăsa primele urme pe pavajele țării. Apoi, în luna septembrie, primele exemplare vor fi livrate cumpărătorilor, urmînd ca pînă la sfîrșitul anului comerțul să dispună de 2000 de mașini.*

Performanța este remarcabilă, dovedind capacitatea constructorilor de mașini români, care, cu sprijinul prețios al specialiștilor francezi de la uzina Renault, și-au însușit într-un termen foarte scurt o tehnologie dificilă și avansată. Constatarea aceasta, în preajma sărbătorii naționale, are valoare de simbol.

BORDUL MAȘINII

1. Vitezometru și contor kilometric; 2. indicator semnalizare direcție; 3. încărcarea bateriei; 4. presiunea uleiului și temperatura apei; 5. indicator lumini de drum (fază lungă); 6. nivel benzină; 7. comutator lumini; 8. comutator semnalizare direcție; 9. comutator de fază și avertizor sonor; 10. comandă spălător parbriz; 11. guri de ventilație orientabile; 12. brichetă; 13. contact, demaror, dispozitiv antifurt; 14. întrerupător general al iluminării; 15. tablou comandă climatizare și dezaburire parbriz; 16. comandă deschidere portbagaj; 17. comutator ștergător parbriz.



SĂ FACEM CUNOȘTINȚĂ...

DACIA 1100 este un autoturism cu caroseria tip berlină, cu cinci locuri, construit pe formula „totul în spate" (motor și tracțiune spate). Mașina întrunește în construcție trei calități esențiale pentru un automobil modern: confort, economicitate, performanțe notabile. Cele două locuri din față au scaune separate, cu profil special studiat, rabatabile, care pot fi reglate longitudinal într-un interval de 150 mm; cu ajutorul unui dispozitiv montat la cerere, scaunele se reglează și în înălțime. Pentru înclinarea spătarelor pînă la poziția orizontală (pat) nu este nevoie decît de o simplă acționare a levierului din exteriorul scaunelor; revenirea la poziția normală se face automat cu ajutorul unor resoarte. În spate, bancheta este comună pentru toate cele trei persoane ce se pot transporta.

Caroseria, cu patru uși, auto portantă, dispune de o bună etanșare și izolare fonică. Ea este realizată din tablă de 0,6—0,8 mm, bine nervurată, pentru a avea rigiditatea necesară. Etanșarea cu mastic și aplicarea unui strat de pîslă pe tabla pavilionului și pe anumite părți ale caroseriei împiedică pătrunderea prafului și a apei în interior, amortizează zgomotele și asigură protecția pasagerilor în cazul accidentelor sau a frînărilor bruște.

Suprafața geamurilor de 1,75 mp permite o bună vizibilitate, eliminîndu-se unghiurile moarte (parbriz panoramic, geam în spate foarte mare). Ușile din față sînt prevăzute cu geamuri coborîtoare, iar cele din spate cu geamuri glisante. Sistemul de comandă al ușilor, din interior, anulează posibilitatea deschiderii nedorite în timpul mersului. În plus, la ușile din spate s-a prevăzut un dispozitiv de blocare atunci cînd se transportă copii (la acționarea unor butoane, deschiderea nu se poate face decît din afară).

Prin adaptarea unui sistem de climatizare, cu ventilator și radiator de încălzire, se asigură o atmosferă plăcută în interior, atît iarna cît și vara, precum și dezaburirea parbrizului atunci cînd se simte nevoia. Alte amenajări interioare — parasolar, oglindă retrovizoare, brichetă, scrumieră, buzunare tip casetă la tabloul de bord — completează necesarul unei călătorii plăcute.

Conducătorul mașinii dispune la bord de o aparatură de control complexă, plasată în două cadrane circulare. Sub volanul cu două brațe, gen sport, se află manetele comutatorului de fază, avertizorului sonor și semnalizatoarelor, contactul electric și blocajul antifurt. Maneta schimbătorului de viteze, plasată la podea, completează aspectul sportiv al postului de comandă.

Portbagajul, situat în partea din față a mașinii, degajat de orice instalație auxiliară, are un volum de 240 dmc. El se deschide și se închide prin comanda unei manete plasate sub torpedou. Pentru un plus de bagaje, mai există un spațiu, cu un volum total de 60 dmc, amenajat în interiorul autoturismului, între banchetă și geamul din spate. Roata de rezervă dispune de un compartiment special, prevăzut sub portbagaj, la care se poate ajunge deschizînd ușița de sub bara de protecție.

Transmiterea puterii se face cu ajutorul unui ambreiaj monodisc uscat, cu diafragmă și disc amortizor de torsiune, cu comandă mecanică prin cablu. Cutia de viteze, cu patru trepte de mers înainte, toate sincronizate și o treaptă de mers înapoi, face corp comun cu diferențialul. De la diferențial mișcarea se transmite roților din spate prin două demi-axe oscilante, avînd fiecare cîte o cruce cardanică.

Toate roțile automobilului sînt independente, fiind prevăzute cu resoarte helicoidale și amortizoare hidraulice telescopice. Acestea asigură o bună aderență chiar pe drumuri proaste. Roțile din față lucrează pe paralelograme deformabile, iar cele din spate oscilează în plan longitudinal cu ajutorul unor brațe.

Sistemul de direcție, cu cremalieră și arcuri compensatoare, permite realizarea unui diametru de bracaj de 9,25 m între trotuare și 10,25 m între pereți. Întregul dispozitiv de direcție este închis etanș și nu necesită nici o întreținere.

Dacia 1100 dispune de frîne disc pe toate roțile. Acționarea hidraulică a frînelor se face prin intermediul unui cilindru de forță și al unui repartizor de presiune care realizează o frînare progresivă și echilibrată (evitînd blocarea la apăsările bruște pe pedală). La fiecare roată, un dispozitiv automat preia jocul pe măsura uzării garniturilor de frînă.

Încercările făcute cu primele exemplare ale autoturismului au demonstrat buna calitate a concepției și execuției. Au fost remarcate în mod deosebit funcționarea perfectă și durabilitatea motorului, eficacitatea frînelor, precizia direcției, confortul interior. Mașina a realizat pe timpul testărilor o viteză maximă de 133 km pe oră și a înregistrat un consum mediu de 6,6—6,8 litri pentru suta de kilometri. Avînd în vedere aceste cifre, putem aprecia că rezervorul de 38 litri conferă automobilului o autonomie de peste 550 km.

DACIA 1100 ÎN REZUMAT

CAROSERIE: autoportantă; berlină; patru uși; cinci locuri; portbagaj în față, 240 dmc (un locaș suplimentar de bagaje, în interior, de 60 dmc); roată de rezervă sub portbagaj; greutatea mașinii 765 kgf; lungime totală 3 995 mm; înălțime 1 405 mm; lățime 1 490 mm; cale 1 256 mm (față), 1 226 mm (spate); distanță minimă la sol 120 mm (încărcat).

MOTOR: Sierra 1100; patru cilindri în linie; patru timpi; cămăși umede, amovibile; alezaj cursă 70/72 mm; cilindree totală 1 108 cmc; raport de compresie 8,5:1; putere maximă 43 CP DIN (46 CP SAE) la 4600 rot/min.; moment maxim 7,9 kgf m la 3000 rot/min; ordinea de aprindere 1—3—4—2; bujii 14 mm; carburator SOLEX 32 DITA 3.

TRANSMISIE: ambreiaj monodisc, uscat, diafragmă; 4+1 viteze complet sincronizate pentru mersul înainte.

SUSPENSIE: patru resoarte helicoidabile; patru amortizoare telescopice; bară stabilizatoare față; paralelogram deformabil față; brațe longitudinale spate.

DIRECȚIE: cu cremalieră; 9,25 m diametru minim de viraj.

FRÎNE: disc la toate roțile, comandă hidraulică.

ECHIPAMENT ELECTRIC: tensiune 12 V; capacitatea bateriei 45 Ah; debitul dinamului 22 A.

PNEURI: convenționale 145x380; radiale 135x380; presiune 1,0 at. (față), 1,8 at. (spate).

CAPACITĂȚI: rezervor 38 l; baia de ulei 2,5 l; circuitul de răcire 7,1 l; ulei în carterul transmisiei 1,9 l.

PERFORMANȚE: viteză maximă 133 km/h.

CONSUM: 6,6—6,8 l/100 km.

Dacă mașina ar fi transparentă

1. RADIATORUL (ca de altfel întregul sistem de răcire) este umplut cu lichid antigel, care poate funcționa pînă la —30 grade C. Acest lichid are și proprietăți antievaporante, ceea ce elimină operațiunea de completare a nivelului, vara.

2. MOTORUL SIERRA 1100 prezintă o mare stabilitate în exploatare, este bine echilibrat și silențios. Raportul de compresie și putere litrică îl situează la limitele moderne, fără a fi „împins" (ceea ce îi garantează longevitatea).

3. FRÎNE DISC pe toate roțile: eficacitate excepțională. Sistemul are limitator de presiune, care evită blocarea roților.

4. REZERVORUL de benzină de 38 l asigură mașinii o autonomie de 550 km.

5. CUTIA DE VITEZE, cu 4+1 trepte, este complet sincronizată. Schimbător la podea.

6. VOLANUL, tip sport, are calități antișoc.

7. TABLOUL DE BORD, cu două cadrane circulare, conține toate aparatele indicatoare și de control necesare.

8. SCRUMIERA.

9. SCAUNELE din față sînt reglabile și rabatabile.

10. COMANDA CLIMATIZĂRII.

11. REZERVORUL SPĂLĂTORULUI DE PARBRIZ.

12. APARAT DE CLIMATIZARE.

13. ROATA DE REZERVĂ este plasată sub portbagaj.

14. ACUMULATORUL.

Loto-Pronosport

PRONOEXPRES

REZULTATELE CONCURSULUI SPECIAL PRONOEXPRES DIN 21 AUGUST 1968

Extragerea I 47 5 4 20 26 9 — 2 27

EXTRAGEREA a II-a: 3 43 24 34 21 44 — 4 33

EXTRAGEREA a III-a: 32 25 34 2 49 20 12

EXTRAGEREA a IV-a: 22 21 18 4 49 32 29

EXTRAGEREA a V-a: 39 24 40 9 19 28 4

EXTRAGEREA a VI-a: 43 32 47 15 10 36 33

EXTRAGEREA a VII-a: 24 42 30 29 15 12 21 40 10

FOND DE PREMII: 3.320.003 lei din care pentru premiile obișnuite:

EXTRAGEREA I 816.832 lei

REPORT CATEGORIA I 51.010 lei.

EXTRAGEREA a II-a 703.687 lei.

LOTO

Premiile întregi și sferturi la tragerea din 16 august 1968.

Categoria I: 1 variantă sfert a 89.465 lei; a II-a 7 x 13.763 lei și 11 x 3.440 lei; a III-a: 137 x 915 lei și 234 x 228 lei; a IV a 324 x 442 lei și 727 x 110 lei; a V-a: 700 x 278 lei și 1.060 x 69 lei.

Premiul de categoria I a fost obținut de participantul Băjenaru I. Gheorghe din comuna Secăria județul Prahova.

LOTO-PRONOSPORT COMUNICA

Datorită sărbătorilor legale din 23 și 24 august 1968, plata premiilor la concursul Pronosport nr. 33 din 18 august 1968 și tragerea Loto din 16 august 1968 se va face astfel:

— **Concursul Pronosport nr. 33 din 18 august 1968**

În Capitală și provincie, începînd de luni 26 august 1968, prin casieriile proprii Loto-Pronosport și prin mandate poștale.

— **Tragerea Loto din 16 august 1968**

În Capitală, începînd de marți 27 august 1968, prin casieriile proprii Loto-Pronosport.

În provincie, începînd aproximativ de joi 29 august 1968, prin casieriile proprii Loto-Pronosport și prin mandate poștale.